

Legislación Nacional

TRANSPORTE FERROVIARIO Decreto 793/2012 Rescíndese el contrato de concesión para la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros suscripto con la empresa Trenes de Buenos Aires S.A. Bs. As., 24/5/2012 VISTO el Expediente CUDAP-S01:0158999/2012 del Registro del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, y CONSIDERANDO: Que el crecimiento del ferrocarril argentino supo ser ejemplo de desarrollo en Sudamérica, contando en 1947 con una red de más de 43.000 Kilómetros de vías. Esta impronta fue potenciada a partir del primer gobierno del General JUAN DOMINGO PERON, quien con la nacionalización de los ferrocarriles, adoptó un papel nacional activo en la gestión y explotación de tales servicios. Que en el año 1948 se creó la empresa FERROCARRILES ARGENTINOS la cual tenía como objeto la titularidad de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y de cargas en la República Argentina y se desarrollan los denominados ferrocarriles de fomento, construidos por el Estado para brindar conectividad, aun cuando no fueran totalmente rentables. Que en dicho marco se desarrolla el Ferrocarril General Belgrano, el más extenso de la red, que se construyó de este modo a cargo de la empresa de Ferrocarriles del Estado. Que el crecimiento del ferrocarril se mantuvo en forma constante hasta el año 1955, fecha en la cual declina el interés político en su sostenimiento y finalmente resulta seriamente afectado a partir del año 1958, por aplicación del denominado "Plan Larkin" el cual fue el primer factor del desmantelamiento del ferrocarril argentino. Que el plan consistió en abandonar el 32% de las vías férreas existentes, despedir a 70.000 empleados ferroviarios, y reducir a chatarra todas las locomotoras a vapor, al igual que 70.000 vagones y 3.000 coches, con la idea de que se comprase todo esto en el mercado exterior. Que en el año 1974, en el tercer mandato del General Juan Domingo PERON, se retoma la política de desarrollo de los ferrocarriles, iniciándose un período de modernización del sector, mediante la electrificación ferroviaria, al autorizarse posteriormente las obras correspondientes a la electrificación del Ferrocarril ROCA. Que con la finalización de dicha obra, en el año 1982 se dio certificado de defunción a la industria ferroviaria, correspondiendo a dicho hito el último riel cocido en la fábrica argentina SOMISA. Que, efectivamente, en los años 80, con la dictadura militar que azotó a la República Argentina, se profundiza la política liberal de abandono del servicio, aún cuando el mismo estaba en manos del Estado, y así, en un sino trágico, FERROCARRILES ARGENTINOS ingresa en un profundo deterioro, con un alto déficit operativo, obsolescencia técnica, falta de mantenimiento de los bienes e infraestructura y bajo nivel de inversión. Que ello llevó a la irremediable declinación del nivel de calidad en el servicio, contribuyendo a la caída de la demanda de pasajeros y de transporte de cargas, junto con un alto nivel de evasión. Que en base a dicha situación, y el colapso general en que se encontraba el sistema económico argentino, con su punto más agudo en el año 1989, es que en el marco de las Leyes Nros. 23.696 y 23.697 se decide agudizar la política liberal, en la denominada Reforma del Estado y Privatizaciones de las haciendas públicas productivas. Que, en dicho marco, se decide la PRIVATIZACION de los ferrocarriles metropolitanos de pasajeros y de cargas, mediante la técnica de la CONCESION. Que, con fundamento en la Ley N° 23.696 de Reforma del Estado; el "Memorándum de Entendimiento para la Reestructuración Ferroviaria y su Programa Anexo", aprobado por Decreto N° 2740 de fecha 28 de diciembre de 1990; el Decreto N° 1143 del 14 de junio de 1991 y la Resolución MEyOSP N° 1456 del 13 de noviembre de 1991, se convocó a Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de la Explotación de los Servicios de Transporte Ferroviario de Pasajeros "de superficie y subterráneos" del Area Metropolitana de Buenos Aires. Que, asimismo, en base al Decreto N° 666/89, se inició el proceso de transferencia de los ramales a los concesionarios privados de transporte ferroviario de cargas y pasajeros, bajo la figura de la explotación integral del servicio, lo que incluye la prestación del modo, el mantenimiento e inversión en infraestructura y material rodante y el mantenimiento de los bienes inmuebles que se transfirieron. Que, la privatización de los servicios ferroviarios y la visión del servicio como un negocio privado profundizaron la crisis. Que, en efecto, en búsqueda del mayor beneficio, la política pública inspirada en el neoliberalismo de la época, llevaron al cierre de los talleres ferroviarios y la reducción dramática de los recursos humanos, mediante retiros voluntarios y despidos, llevando a la paradoja de contratar un préstamo del Banco Mundial por 700.000.000 de dólares para el pago de indemnizaciones por despido y prescindibilidad de personal, arrojando como resultado que de los 90.000 empleados ferroviarios al inicio de la privatización se redujeron a menos de 10.000. Que a poco que se comenzó a aplicar el sistema, en el año 1997, se dictan los Decretos Nros. 543/97 y 605/97, los cuales, reconociendo el fracaso del sistema, inician a menos de 3 años de la fecha de suscripción de los contratos, la renegociación de los mismos, abandonando los objetivos iniciales de mejora del servicio prevista en los pliegos licitatorios. Que finalmente los contratos de concesión de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros del Area Metropolitana de Buenos Aires fueron modificados por la autoridad competente, entre los años 1999 y 2001. Que la fuerte recesión sufrida desde el año 1998 provocó durante el período 19-2000 el amesetamiento de la cantidad de pasajeros transportados, para sufrir durante los años 2001 y 2002 una caída promedio de más del 20%, respecto al pico de 1999.

Que efectivamente se verifica un período de grave recesión in crescendo en el sector, que va a colapsar en el año 2000 y que finalmente desembocara en la sanción de la Ley N° 25.561 que declara la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria. Que en la misma fecha se empieza a evidenciar un gravísimo deterioro del sistema ferroviario nacional, denunciándose la existencia de actos vandálicos y usurpaciones que se han producido en numerosas estaciones y zonas de vía. Que a ello se le suma la política de los años 90 de provincialización de los servicios ferroviarios locales, en el marco del Decreto N° 1168/92, política que fue un rotundo fracaso por la imposibilidad de sostener tales servicios por parte de las provincias y la carencia de interconectividad entre las redes provinciales, por lo cual, a los fines de retomar tales servicios, se dictó el Decreto N° 1261/04, que a su vez derogó el Decreto N° 1168/92, haciéndose cargo la Nación, nuevamente, del monitoreo de los servicios de larga distancia de pasajeros. Que, asimismo, la Red Metropolitana sufrió un deterioro general en la calidad del servicio, por falta de mantenimiento e inversiones en infraestructura, coincidiendo lamentablemente con el deterioro general sufrido por el resto de las actividades económicas y la sociedad. Que hacia mediados del año 2002 la situación de la Red Metropolitana era desesperante y por ello se dictó el Decreto N° 2075 de fecha 16/10/02, a través del cual se declara en estado de emergencia a la prestación de los servicios correspondientes al sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo del Area Metropolitana de Buenos Aires. Que, por medio de este decreto, entre otras cuestiones, se contempló un Programa de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables y de Prestación de Servicios, para procurar la mejora de la crítica situación por entonces imperante. Que cabe destacar que al 25 de mayo del año 2003, con la asunción del Presidente Néstor Kirchner, el Gobierno nacional se encontró con un escenario devastador: más de 15.000 kilómetros de vías fuera de servicio, cientos de estaciones clausuradas y abandonadas y con ello pueblos aislados. Que en virtud de lo expuesto, el sistema ferroviario argentino fue afectado por políticas erráticas que desalentaron el sostenimiento del servicio, y prueba de ello es el derrotero que padece el ferrocarril en un concierto económico absolutamente complejo, donde casi todos los servicios públicos: agua, gas, energía, comunicaciones, en manos privadas, reclamaban urgentes inversiones. El resultado de aquellas políticas fue tan pernicioso para el ferrocarril que hasta la Escuela de Ingeniería Ferroviaria de la UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES había cerrado sus puertas en el año 1989, atento que no se vislumbraba la necesidad de la educación ferroviaria, siendo retomada en el año 2010 cuando se reabre nuevamente la citada escuela. Que, como consecuencia del proceso licitatorio llevado adelante en la década del 90, TRENES DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANONIMA, es titular de la Concesión para la Explotación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros, correspondiente a los Grupos de Servicios Nros. 1 y 2, Líneas GENERAL MITRE y SARMIENTO, según el Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 730 de fecha 23 de mayo de 1995, modificado por la Addenda aprobada por el Decreto N° 104 de fecha 25 de enero de 2001. Que en la contextualización del tema, es menester señalar, que en el año 2003 el PODER EJECUTIVO NACIONAL decidió adoptar como Política de Estado, un rol activo en las concesiones ferroviarias a fin de reconstruir el sistema ferroviario desmantelado por las políticas reseñadas en los primeros considerandos del presente, con el fin de fortalecer y mejorar los sectores actualmente en explotación, incluyendo la reactivación de distintos ramales ferroviarios de pasajeros de media y larga distancia. Que en este sentido, desde el año 2004 a la fecha el Estado Nacional asignó a la ejecución de obras y para el mantenimiento de la red y la infraestructura ferroviaria la suma de pesos tres mil novecientos sesenta y nueve millones seiscientos treinta y nueve mil novecientos setenta (\$ 3.969.639.970). Que, asimismo, a través del Proyecto de Transporte Urbano Buenos Aires (PTUBA), con financiamiento del Banco Mundial, se invirtió la suma de pesos setecientos diecisiete millones novecientos veintidós mil cuatrocientos cuarenta y tres (\$ 1717.922.443) en la mejora de infraestructura de estaciones, pasos a nivel, pasos bajo nivel y áreas de influencias de estaciones en distintas localidades del área metropolitana, lo que ha mejorado no solo la prestación del servicio ferroviario, sino también el tránsito vehicular, los centros de transferencia multimodal y la vinculación interurbana. Que debe destacarse también como obra de infraestructura medular para el transporte de carga y de larga distancia de pasajeros la obra sobre la laguna La Picasa con una inversión de pesos ciento setenta y siete millones doscientos trece mil doscientos veinticuatro (\$ 177.213.224), resolviendo un problema de carácter hidráulico permanente que había inutilizado el sistema ferroautomotor e implicaba efectuar más de 400 kilómetros para unir Buenos Aires con la región productiva del sur de Córdoba y Cuyo. Que la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E. (ADIF S.E.) invirtió en el período 2010-2011 la suma de pesos ochocientos seis millones doscientos treinta y tres mil seiscientos veinticuatro (\$ 806.233.624) para la rehabilitación y puesta en valor de distintos ramales ferroviarios de carga y pasajeros en las provincias de Santa Fe, Chaco, Formosa, Corrientes y Misiones, con el objeto de mejorar el sistema de evacuación de la producción agropecuaria hacia los puertos y rehabilitar la red de transporte hacia los centros urbanos en el interior del país, proyecto éste que se encuentra actualmente en plena ejecución. Que específicamente para la línea Sarmiento el Estado Nacional se encuentra llevando adelante obras de mantenimiento de carácter estructural a efectos de mejorar el estado de las vías y señalamiento en el tramo ONCE-CASTELAR. Que asimismo se

encuentran iniciadas las obras de soterramiento de la Línea Sarmiento, en la primera etapa entre las estaciones de Haedo y Once, por una inversión aproximada, al momento de la contratación, de pesos seis mil millones (\$ 6.000.000.000). Que en lo que respecta al material rodante se han adquirido e incorporado al sistema más de 553 coches nuevos y se encuentran en ejecución otras 710 unidades. Además se han renovado más de 448 kilómetros de vías y se encuentran en ejecución otros 750 kilómetros más. Que en este escenario cabe destacar las importantes obras que se han realizado tales como la recuperación y puesta en funcionamiento de los talleres ferroviarios de Remedios de Escalada, Belgrano Sur y San Martín, entre otros; la puesta en servicio del Tren Talgo a la ciudad de Mar del Plata; la ampliación de la Línea E del servicio de subterráneo de pasajeros; recuperación del sistema del ferrocarril Roca y San Martín; la reparación y mantenimiento de vagones y locomotoras del Belgrano Cargas, el corrimiento de las vías y obras complementarias en el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires, y la adquisición de material rodante para el servicio de subterráneos de pasajeros. Que por otra parte, y en el marco de la política de inclusión social llevada adelante por el Gobierno Nacional desde el año 2003 y con el objeto de garantizar el pleno empleo y el derecho de traslado de las personas a un precio acorde con el carácter social que tiene el sistema ferroviario, se subsidiaron costos de explotación y mantenimiento promedio del orden de los novecientos millones (900.000.000) usuario año ?entre 2004 y 2011? por aproximadamente la suma de pesos trece mil millones (\$ 13.000.000.000). Que en este marco debe destacarse la política desplegada por este Gobierno en cuanto a la aplicación e implementación del Sistema Unico de Boleto Electrónico (SUBE). Que, en este sentido, cuando los subsidios de servicios públicos son dirigidos a las empresas proveedoras y no a las personas, se inhiben los objetivos reales de las empresas en cuanto a competitividad, eficiencia y por tanto efectividad en los costos. Que en este esquema, el SUBE se convierte en la herramienta que posibilita identificar al USUARIO y llevar adelante un cambio paradigmático del sistema. Que sin perjuicio de las inversiones descriptas, resulta necesario destacar las situaciones originadas en hechos de violencia que sufrieron los bienes objeto de las concesiones ferroviarias. Que entre los hechos de vandalismo en el sector ferroviario, el robo de cables de cobre es un hecho común, el cual se repite constantemente, en tanto que en el año 2004 totalizaron en el ferrocarril Sarmiento aproximadamente 12.950 metros. Que del relevamiento de incidentes y actos de vandalismo en trenes desde el año 2003 hasta el año 2012 que han tenido trascendencia y difusión en los medios de prensa podemos señalar algunos de relevancia; como el de agosto de 2003 en el que se produjo un tiroteo en el interior de una formación del ferrocarril de la Ex Línea Sarmiento entre las estaciones de Ituzaingó y Castelar que además de dejar tres personas heridas produjo daños materiales y derivó en la detención del tren por varias horas. Que, en el mismo mes, incidentes en la Estación de trenes de Once, motivados por un grupo de pasajeros que intentaron entrar por la fuerza a los andenes tras enterarse de las demoras en el servicio desencadenaron en el incendio de los molinetes de acceso, provocaron daños en la boleterías de la Terminal, destrozos en los andenes de la central, se derribaron y se destrozaron vallas de acceso y se treparon sobre las boleterías y las rompieron. Que, en noviembre de ese mismo año, la Secretaría de Seguridad Interior lanzó un plan denominado ?Corredores Seguros? para la prevención del delito afectando a 1200 gendarmes en forma rotativa a las estaciones ferroviarias de la ex Línea Roca, Sarmiento, San Martín, Mitre, Urquiza y Belgrano Sur y Norte, diagramando una distribución de tareas que ayude a disminuir los índices de delitos y actos de vandalismo. Que a fin de dicho año estadísticas de la CNRT evidenciaron una mejora parcial en los índices. Que en marzo de 2004, las quejas por el servicio en las líneas del Ferrocarril Sarmiento se vinculaban con el mal funcionamiento de las máquinas expendedoras de boletos por actos de vandalismo, las que eran trabadas para sustraer la recaudación. Que en agosto de ese mismo año se produjo en reiteradas oportunidades el robo de cables de cobre y elementos de bronce del sistema de señalización en las inmediaciones de San Antonio de Padua, Merlo y Haedo, entre otros. Que en el mes de mayo de 2005 los medios de prensa titulaban que ?viajeros furiosos prendieron fuego un tren en Castelar?, los destinatarios de la agresión fueron cuatro vagones en la Estación Castelar, al oeste del conurbano. La detención de los trenes incendiados se debió a un accidente por un hombre electrocutado. Además de los vagones incendiados se apedrearon los vidrios de los restantes, hubo insultos, golpes y disturbios entre los pasajeros y la destrucción casi total por fuego de las cuatro formaciones. Que, también ese mismo mes, otra vez el robo de un tramo de 40 metros de cable del ferrocarril ocurrido cerca de la Estación Retiro de la Línea Mitre generó demoras e inconvenientes por los cuales los pasajeros debieron caminar por las vías unos 600 metros, hasta los andenes de la estación. Que en noviembre del mismo año en Haedo, un grupo de personas incendió vagones, vehículos e instalaciones de la estación donde hubo saqueos y hechos de violencia con más de 20 heridos y 100 detenidos, producto de la reacción violenta por demoras y deficiencias en la Ex Línea Sarmiento. Que en septiembre de 2006 en la estación de Temperley dos grupos de hinchas de fútbol que debieron realizar un trasbordo para viajar hasta Cañuelas, produjeron destrozos en las formaciones, arrancaron pasamanos, rompieron vidrios y utilizaron las vigas de las ventanas como facas para utilizarlas unos contra otros. Que en ese momento el Ministerio del Interior lanzó el programa ?Tren Alerta? en la Línea del Ferrocarril Mitre en el que a través de un número telefónico permitía a los pasajeros denunciar episodios de inseguridad

en las vías. Que en enero de 2007 en la Estación de Mar del Plata por una demora del tren que partía desde Plaza Constitución hacia la costa, se rompieron vidrios, se golpeó a personal de Ferrobaires y se produjeron daños materiales en dependencias de la estación. Que en junio de 2007 los medios de prensa anunciaban que pasajeros enfurecidos quemaban tres vagones de un tren en la estación Temperley, provocado por un grupo de personas que hacían un piquete en las vías, hubo insultos y piedras entre los pasajeros y los vecinos del lugar. Que en abril de 2008 se produjeron incidentes y actos de vandalismo en la estación Olivos del ramal Tigre de la Línea Mitre. Que en septiembre del mismo año hubo actos de supuesto sabotaje y vandalismo en el ferrocarril Sarmiento donde prendieron fuego a ocho vagones en el trayecto entre Merlo y Castelar, se produjeron destrozos en el andén, en oficinas, a vehículos y motos en inmediaciones de las estaciones y robos de computadoras y pintadas, lo que provocó la interrupción total del servicio. Que en diciembre de 2010 por una interrupción del servicio debido a una protesta sindical se provocaron disturbios en la estación Avellaneda de Trenes de Buenos Aires, donde la protesta derivó en robos y saqueos a los locales de la Estación. Que en enero de 2011 un incendio quemó ocho vagones de carga de la empresa Ferrosur Roca cerca de la estación Gerli. Que en esa fecha también ocurrió el descarrilamiento de un tren de carga en la localidad de José León Suarez por actos delictivos, en inmediaciones de la Villa La Cárcova, donde se produjeron incidentes fatales muriendo dos adolescentes dentro de las formaciones cuando los delincuentes abordaron al maquinista luego de detener la formación con fines de robo. Que en marzo de 2011 vendedores ambulantes cortaron las vías en la Estación Avellaneda, desencadenando actos de violencia contra efectivos policiales e instalaciones del Tren Roca. Que en ese mismo mes se registraron actos de vandalismo, piedrazos y botellazos sobre el Camino del Buen Ayre cerca de la estación Villa Luro y se registró que en la línea Sarmiento se reponen en promedio 25 ventanillas por mes en las formaciones en trenes; en marzo del mismo año en la Estación Haedo se produjo el incendio de vagones y destrozos en la estación, levantaron fierros de las vías, rompieron ventanillas, golpearon al motorman y hubo que desenganchar vagones para evitar que se propague el fuego al resto de la formación, resultaron quemados ocho vagones; también en mayo de 2011 después del descarrilamiento de una formación en Flores, fueron prendidos fuego catorce vagones en Ramos Mejía, Haedo, Ciudadela y Liniers. El descarrilamiento resultó intencional dado que se habrían quitado los bulones de fijación de los rieles. Que el detalle de los acontecimientos aquí referenciados a título ilustrativo, así como todos los otros ocurridos y que derivaron en daños al patrimonio ferroviario han sido denunciados ante la justicia y sirven como antecedente necesario para la evaluación del perjuicio permanente sobre los bienes del Estado. Que luego de una tarea de diagnóstico previo, por el Decreto N° 1683/05 se aprobó el programa de obras, trabajos indispensables y adquisición de bienes destinados a la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de pasajeros de largo recorrido, cuyos trazados incluyen jurisdicciones provinciales, y el desarrollo del programa de obras del sistema público de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo del área metropolitana de BUENOS AIRES, asumiendo el ESTADO NACIONAL la financiación de las obras a fin de sostener una tarifa asequible para los usuarios. Que a fin de generar los instrumentos necesarios que permitan garantizar el desarrollo de un servicio esencial, se sancionó la Ley N° 26.352 de reordenamiento ferroviario, creándose la ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS S.E. (ADIF S.E.) y la sociedad OPERADORA FERROVIARIA S.E. (SOF S.E.), con el objetivo de instrumentar las acciones citadas anteriormente. Que el control estatal en materia ferroviaria se realiza a través de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT), cuyos informes son insumos de trabajo para la tarea de control de la SINDICATURA GENERAL DE LA NACION (SIGEN) dependiente de la PRESIDENCIA DE LA NACION y de la AUDITORIA GENERAL DE LA NACION (AGN) organismo de control externo dependiente del HONORABLE CONGRESO DE LA NACION. Que dicha Comisión, se expide asimismo, sobre los planes de mantenimiento en el sistema ferroviario; requiriendo a otros organismos opinión y proponiendo las sanciones correctivas u otras alternativas conducentes para la optimización del Sistema Ferroviario Nacional, buscando dentro de la normativa aplicable y las necesidades del servicio, las variables de gestión que permitan administrar los contratos y mantener continuidad en la prestación del servicio en condiciones de normalidad en el marco de la emergencia. Que desde el inicio de la Concesión de TRENES DE BUENOS AIRES S.A. a la fecha, el Contrato ha sido objeto de diversas modificaciones y adecuaciones, introducidas por el ESTADO NACIONAL a fin de garantizar la continuidad del servicio. Que como consecuencia de la grave crisis económica y social imperante en el año 2001, se sancionó la Ley N° 25.561, declarando la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, previendo en su artículo 9° la renegociación de los contratos, incluidos los de prestación de servicios públicos. Que en ese marco y en lo que resulta materia ferroviaria, mediante el Decreto N° 2075 de fecha 16 de octubre de 2002, se declaró en estado de emergencia a la prestación de los servicios emergentes de los contratos de concesión en vías de ejecución correspondientes al sistema público de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneos del AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES. Que mediante el Decreto N° 311 de fecha 3 de julio de 2003, se creó la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS (UNIREN) en el ámbito del

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS y del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, la cual tiene a su cargo ?entre otros? el proceso de renegociación del contrato de concesión otorgado a TRENES DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANONIMA. Que las normas dictadas en el marco de la emergencia económica, expresamente han establecido que el concesionario tiene a su cargo el cumplimiento de las obligaciones de mantenimiento y seguridad del servicio. Que en tal sentido, el artículo 10 de la Ley N° 25.561 dispone que durante el proceso de renegociación contractual, los concesionarios no podrán suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones, en tanto el Decreto N° 1090 del 25 de junio de 2002 establece en su artículo 2° que durante la renegociación los concesionarios deberán mantener la calidad de los servicios. Que en relación con el cumplimiento de las obligaciones previstas en el Contrato de Concesión, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) organismo descentralizado actuante en la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, en su carácter de Organo de Control, ha realizado las inspecciones correspondientes y verificado numerosos incumplimientos del CONCESIONARIO, quien fue oportunamente sancionado a través de los Expedientes S01:5529/00; 15174/00; 13961/01; 3843/01; 13650/01; 13177/01; 18683/01; 20032/01; 18868/01; 20588/01; 8445/01; 3338/01; 6178/01; 9676/01; 20827/01; 18978/01; 12279/01; 15410/01; 19469/01; 11276/01; 1560/01; 7501/01; 851/01; 14724/01; 12944/01; 15873/01; 18979/01; 18553/01; 18826/01; 20247/01; 15497/01; 18980/01; 1362/02; 10461/01; 17814/01; 19125/01; 20030/01; 11019/01; 15499/01; 15173/01; 20534/01; 18378/01; 20536/01; 20490/01; 13691/01; 19245/01; 18217/01; 20029/01; 16433/01; 20028/01; 1695/02; 1822/02; 1026/02; 3202/02; 1013/02; 3476/02; 1249/02; 1646/02; 4499/02; 2144/02; 1714/02; 1379/02; 1286/02; 5114/00; 1012/02; 3347/02; 237668/02; 2046/02; 2036/02; 4125/02; 1915/02; 205736/02; 237672/02; 227072/02; 216965/02; 87/02; 1288/02; 2035/02; 1916/02; 223389/02; 209621/02; 227073/02; 237149/02; 7826/02; 215359/02; 237173/02; 281191/02; 209621/02; 269014/02; 274948/02; 284796/02; 233556/02; 209621/02; 76191/03; 62969/03; 44890/03; 122258/03; 56149/03; 66785/03; 72733/03; 104449/03; 125126/03; 144025/03; 140367/03; 134669/03; 143030/03; 100558/03; 34914/03; 162582/03; 100579/03; 97176/03; 19213/03; 150267/03; 78005/03; 112483/03; 95512/03; 117575/03; 100537/03; 145290/03; 146147/03; 176106/03; 127305/03; 161885/03; 190603/03; 197645/03; 128792/03; 19216/03; 196718/03; 2484/03; 288821/03; 190182/03; 201074/03; 146446/03; 216958/03; 221315/03; 243376/03; 226902/03; 246789/03; 249170/03; 30314/03; 250640/03; 260993/03; 232552/03; 27476/03; 117588/03; 235733/03; 260628/03; 260604/03; 1710/2004; 37178/04; 11585/04; 7893/04; 35971/04; 64037/04; 70618/04; 76455/04; 76459/04; 106863/04; 130067/04; 81433/04; 57872/04; 81436/04; 25025/04; 53791/04; 128672/04; 103274/04; 161494/04; 161502/04; 148313/04; 77381/04; 112214/04; 173957/04; 181749/04; 158859/04; 181761/04; 192415/04; 166775/04; 177139/04; 183287/04; 192411/04; 195086/04; 197639/04; 220705/04; 233303/04; 183278/04; 235848/04; 239267/04; 258468/04; 266802/04; 210903/04; 313063/04; 213752/04; 313078/04; 348614/04; 348618/04; 158887/04; 343151/04; 351913/04; 152790/04; 0103274/2004; 0183287/2004; 0185393/2004; 0128672/2004; 18335/05; 19601/05; 0137194/2005; 0159334/2005; 0222072/2005; 0233392/2005; 0273668/2005; 0279719/2005; 0328622/2005; 0335337/2005; 0392495/2005; 0402326/2005; 0104712/2005; 0097054/2005; 0124095/05; 0124848/2006; 0455027/2007; 0294413/2007; 0420182/2007; 0269047/2007; 0089877/2008; 0314950/2008; 0274147/2008; 0118366/2008; 0094751/2010; 0084883/2010; 0220225/2010; 189924/2010 y 0122486/2011, de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) organismo descentralizado actuante en la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS. Que por la Resolución CNRT (I) N° 1770 de fecha 19 de septiembre de 2008, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) dispuso la obligación de presentar, con anterioridad al 30 de noviembre de cada año, los planes anuales de mantenimiento correspondientes al año siguiente por parte de todos los prestadores de los servicios ferroviarios de pasajeros y de carga del país, respecto a las especialidades (i) vía y obras; (ii) material rodante (iii) señalamiento y comunicaciones y (iv) energía eléctrica. Que en el marco de la citada Resolución la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) ha objetado las gestiones del CONCESIONARIO correspondientes a los años 2009, 2010 y 2011, lo que ha motivado la aplicación de sanciones que tramitan por los Expedientes S01:79802/2010, S01:122160/2011 y S01:53797/2012. Que, en particular, por NOTA CNRT (I) N° 246/2012 de fecha 13 de febrero de 2012, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) remitió un informe elaborado por la Gerencia de Seguridad en el Transporte, en donde se detalla el grado de cumplimiento a lo establecido por la Resolución CNRT (I) N° 1770/08. Que, dicho informe resalta respecto de la empresa TRENES DE BUENOS AIRES S.A. la falta de mantenimiento adecuado, con lo cual se pone en riesgo la continuidad, seguridad y calidad de los servicios involucrados, independientemente de las sanciones pertinentes, por lo que propone que, de considerarlo necesario la Autoridad de Aplicación, se arbitren medidas de remediación y regulatorias adicionales para que se encausen las prestaciones de los servicios involucrados. Que las sanciones

pecuniarias aplicadas a la fecha, si bien en virtud de lo previsto por el artículo 1° del Decreto N° 1090/02 fueron remitidas a la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS (UNIREN) para su inclusión en el proceso de renegociación contractual, su finalidad correctiva no pudo generar que la CONCESIONARIA modificara su conducta cumplimentando con sus obligaciones, a fin de adecuar el servicio a las condiciones establecidas en la normativa vigente. Que en el marco del proceso de renegociación llevado a cabo con la CONCESIONARIA, en los términos de la Ley N° 25.561 y del Decreto N° 311/03, la UNIREN ha realizado una evaluación negativa sobre el nivel de cumplimiento contractual del concesionario y la perspectiva de establecer un marco de entendimiento que conlleve a niveles razonables y suficientes para garantizar las condiciones de accesibilidad, seguridad, calidad y eficiencia en la prestación del servicio concesionado. Que la investigación judicial sobre el siniestro ocurrido el 22 de febrero de 2012 en la Estación Once de la Línea Sarmiento, se encuentra en plena etapa de prueba e investigación, llevándose adelante distintas medidas instructorias ordenadas por el Señor Juez interviniente. Al respecto resulta insoslayable señalar que las pericias conocidas no arrojan resultados concluyentes a fin de establecer responsabilidades hasta el día de la fecha. Que, sin que implicase intromisión de la Administración en la investigación judicial, por la gravedad del hecho acaecido, la magnitud y consecuencias del mismo y la necesidad de garantizar la seguridad de los usuarios y del público en general, se dispuso mediante la Resolución N° 199 de fecha 28 de febrero de 2012 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, la INTERVENCION ADMINISTRATIVA, TECNICA-OPERATIVA TEMPORAL al Contrato de Concesión para la Explotación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros, correspondiente a los Grupos de Servicios Nros. 1 y 2, Líneas GENERAL MITRE y SARMIENTO, designándose como Interventor al Ingeniero Raúl Jorge BARIDO, profesional dependiente de la SINDICATURA GENERAL DE LA NACION (SIGEN), dependiente de la PRESIDENCIA DE LA NACION. Que por medio de las Resoluciones del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS Nros. 568 de fecha 19 de marzo de 2012, 737 de fecha 12 de abril de 2012 y 781 del 7 de mayo de 2012, fue prorrogada sucesivamente la citada Intervención, por QUINCE (15) días, respectivamente. Que en el marco de la citada Intervención, resultan determinantes las conclusiones a las que arriba el Interventor en su informe presentado en fecha 15 de mayo de 2012, que acreditan el deficiente estado de conservación y mantenimiento del material rodante, del mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y de las condiciones de prestación del servicio, incumplimientos imputables en forma exclusiva a la CONCESIONARIA; conclusiones que resultan coincidentes con las actuaciones llevadas a cabo por la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT). Que mediante Nota CNRT (I) N° 686 del 17 de mayo de 2012, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) informa que TRENES DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANONIMA fue sancionada mediante las Resoluciones CNRT (I) N° 145 de fecha 26 de marzo de 2010 y N° 207 del 12 de abril de 2011, con la máxima penalidad prevista por el plexo normativo aplicable, es decir el CINCO POR CIENTO (5%) del monto de la Garantía de Cumplimiento de contrato por cada año, por los incumplimientos correspondientes a los años 2009 y 2010, respectivamente. Que en este marco, los incumplimientos del Concesionario agravan el déficit histórico en el estado general de la infraestructura, equipamiento y material rodante y redundan en el deterioro de la capacidad y calidad de los servicios prestados. Que este deterioro impone una necesaria adecuación de las condiciones de operación, entre ellas: reducción de velocidades de circulación, precauciones de vía, menores frecuencias y tamaños de formaciones a fin de garantizar niveles de seguridad adecuados. Que las acciones implementadas por la Intervención se orientaron, fundamentalmente a asegurar la operación y la seguridad del servicio conforme se dispuso en la Resolución N° 199/12 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS y han sido realizadas con los recursos ordinarios con que cuenta la CONCESIONARIA, mediante un uso racional y eficiente de los mismos. Que lo expuesto coloca al poder concedente en una posición inequívoca respecto al ejercicio de su facultad rescisoria, como garante del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros. Que esta rescisión opera por culpa exclusiva de la CONCESIONARIA en virtud de sus graves y reiterados incumplimientos, que configuran los extremos establecidos en los numerales 19.2.c. y 19.2.g. del Contrato de Concesión y su Addenda, en virtud del interés público comprometido. Que para el resguardo del patrimonio del ESTADO NACIONAL, deben adoptarse las acciones conducentes a la preservación de los bienes afectados al referido servicio público. Que en este sentido, es necesario conocer en toda su extensión los eventuales daños patrimoniales que ha sufrido el conjunto de bienes entregados en virtud del Contrato de Concesión, determinar la desinversión en la infraestructura estatal, a los efectos de entablar las acciones legales conducentes para reparar dichos daños y todas aquellas acciones de responsabilidad que correspondan. Que en virtud de lo expuesto debe darse intervención a los organismos técnicos, consultivos y de auditoría a los efectos de la ejecución de dicha evaluación. Que por último, y en atención a las especiales circunstancias que rodean a la concesión, resulta imprescindible adoptar un remedio excepcional que permita asegurar la regularidad y continuidad del servicio. Que por ello, se considera necesario convocar a los actuales

concesionarios de los restantes ramales ferroviarios metropolitanos de pasajeros, para que en forma conjunta conformen una UNIDAD DE GESTION OPERATIVA, que garantice la continuidad de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros, correspondiente a los Grupos de Servicios Nros. 1 y 2, Líneas GENERAL MITRE y SARMIENTO, hasta tanto se determine la modalidad definitiva de prestación del servicio, de conformidad al ordenamiento aplicable. Que en atención a que la prestación del servicio involucrado está alcanzada por el trámite de readecuación y de reordenamiento ferroviario previstos en las Leyes Nros. 25.561 y 26.352, corresponde facultar al MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS para el dictado de las medidas complementarias que fuere necesario implementar para la ejecución del presente decreto. Que la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS ha tomado la intervención de su competencia. Que la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) organismo descentralizado actuante en la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS ha tomado intervención en el ámbito de las competencias que le son propias. Que la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS (UNIREN) organismo creado en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS y del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS ha tomado la intervención de su competencia. Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS dependiente de la SUBSECRETARIA LEGAL del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, ha tomado la intervención que le compete. Que el presente decreto se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 99, inciso 1, de la Constitución Nacional. Por ello, LA PRESIDENTA DE LA NACION ARGENTINA DECRETA:

Artículo 1° ? Rescíndese el Contrato de Concesión para la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros aprobado mediante el Decreto N° 730 de fecha 23 de mayo de 1995, modificado por la Addenda aprobada por el Decreto N° 104 de fecha 25 de enero de 2001 suscripto con la empresa TRENES DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANONIMA, correspondiente a los Grupos de Servicios Nros. 1 y 2, Líneas GENERAL MITRE y SARMIENTO, en ejercicio del derecho conferido por el Contrato de Concesión, artículos 19.2, inciso c), y 19.2, inciso g), sustituidos por el artículo 13 de la respectiva ADDENDA, por los motivos expuestos en los considerandos del presente Decreto, y con fundamento en los informes técnicos de la INTERVENCION dispuesta por la Resolución N° 199/12 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS; de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) organismo descentralizado actuante en el ámbito de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS y de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS (UNIREN) organismo creado en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS y del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS que se agregan como ANEXO al presente. Art. 2° ? Facúltase a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS a formalizar la toma de posesión respectiva y a convocar a los demás concesionarios del servicio de transporte ferroviario urbano de pasajeros del AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES, METROVIAS SOCIEDAD ANONIMA y FERROVIAS SOCIEDAD ANONIMA, para conformar una UNIDAD DE GESTION OPERATIVA tendiente a gestionar la operación del servicio ferroviario correspondiente a los Grupos de Servicios N° 1 y 2, hasta tanto se determine la modalidad de prestación del servicio, de conformidad al ordenamiento aplicable. Art. 3° ? Instrúyese a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT), organismo descentralizado actuante en el ámbito de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, para que en conjunto con la ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS S.E. (ADIF S.E.), y con la debida intervención del ex concesionario, realicen un inventario detallado de los bienes integrantes de la concesión y establezcan el estado de situación de los mismos. Art. 4° ? Instrúyese a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS y a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT), para que, con la intervención de la SINDICATURA GENERAL DE LA NACION (SIGEN) dependiente de la PRESIDENCIA DE LA NACION y de la PROCURACION DEL TESORO DE LA NACION (PTN) organismo desconcentrado del PODER EJECUTIVO NACIONAL una vez efectuada la correspondiente liquidación del contrato conforme el régimen contractual aplicable, determinen los eventuales daños y perjuicios que fueron ocasionados al ESTADO NACIONAL y al público usuario en general, durante la ejecución del Contrato de Concesión, a los efectos de iniciar las acciones administrativas y legales que correspondan. Art. 5° ? Invítase a la AUDITORIA GENERAL DE LA NACION, para intervenir en la determinación a que se refiere el artículo precedente, en el marco de su competencia. Art. 6° ? Instrúyese al MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS a dictar las normas

complementarias que fueren necesarias para el cumplimiento del objeto del presente. Art. 7° ? Comuníquese a la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS (UNIREN) organismo creado en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS y del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS. Art. 8° ? Comuníquese a la COMISION BICAMERAL DE REFORMA DEL ESTADO Y SEGUIMIENTO DE LAS PRIVATIZACIONES creada por el artículo 14 de la Ley N° 23.696 y a la COMISION BICAMERAL DE SEGUIMIENTO creada por el artículo 20 de la Ley N° 25.561. Art. 9° ? El presente Decreto entrará en vigencia a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial. Art. 10. ? Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. ? FERNANDEZ DE KIRCHNER. ? Juan M. Abal Medina. ? Julio M. De Vido. -----
NOTA: El Anexo no se publica. La documentación no publicada puede ser consultada en la Sede Central de esta Dirección Nacional (Suipacha 767 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires) y en www.boletinoficial.gob.ar